

احیاء جاده ابریشم و نقش آن در توسعه تجارت بازارهای اسلامی
(مسیر تهران – مشهد)

مریم سلمانیان

دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی توریسم دانشگاه آزاد اسلامی واحد گرمسار، کارشناس ارشد سازمان میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری استان سمنان.

محمدرضا زند مقدم

دکترای ژئوفورمولوژی، استاد یار دانشگاه آزاد اسلامی واحد سمنان،

maryamsalmanian@yahoo.com

چکیده

راه نخستین و طبیعی ترین وسیله ارتباطی میان انسانها است که بدون آن حرکت و چرخش اقتصادی و اجتماعی ممکن و میسر نیست. محققان راه را،آغاز تمدن و مدنیت بشر می دانند. انسان های اولیه با نشانه گذاری در کوه ها و سنگ ها و درختان، مسیرهای باریک و پرپیچ و خم را ایجاد می کردند که با پیدایش و توسعه شهرها، اساس زندگی شهری را دستخوش تغییر وتحولات بسیاری نمود.

با تحول جامعه ها و گذر از مرحله ی پیش تاریخی، راهها نیز از حالت ابتدایی در آمدند و هماهنگ با پیشرفت و کارآیی دیگر نهادهای اجتماعی، پیشرفت و تکامل یافتند و در این میان کسانی هم شرق و غرب عالم را در جست وجوی راه‌های تازه‌ای برای زندگی بهتر کاویدند و با روش‌هایی متفاوت به دستاوردهای مشترکی نایل شدند که دستمایه قرن‌ها ارتباط مسالمت‌آمیز انسان با انسان و انسان با طبیعت شد. و موجب پیدایش راه‌های طولانی و مهمی شد و آن را چنان هموار کرد که منجر به پیدایش راه های مشهوری چون جاده ابریشم شد.

مبادلاتی که در طول راه ابریشم صورت می‌گرفت عمدتا" اقتصادی بود و به کالاهای کشاورزی، صنعتی، صنایع دستی و معدنی تعلق داشت، اما داد و ستدهای اقوام مختلف، صرفا به این حوزه خاص محدود نمی‌شد، بلکه تبادلات فرهنگی، اجتماعی و سیاسی نیز دستاورد این طی طریق طولانی و مداوم بود که هرگز نباید از دید مخفی بماند.

شبکه راه های مسیر تهران – مشهد(جاده خراسان) و انطباق آن با جاده ابریشم به عنوان یکی از قدیمی ترین جاده های دنیا و از جاذبه های ارزشمند این منطقه است. در این مقاله سعی شده است با بررسی این مسیر از پیش از تاریخ تا چند قرن گذشته، به بحث در خصوص تبادلات تجاری و روابط اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی آن و همچنین ارائه راهکارهای احیاء جاده ابریشم و تاثیرات آن در جلب جهانگردان بپردازیم. تا مسئولین و برنامه ریزان ملی منطقه ای بتوانند با بهره گیری از آن علاوه بر سود سرشار حاصل از گردشگری با ایجاد اشتغال و توسعه و گسترش تفاهم و تجارت کشورهای اسلامی را فراهم سازند.

کلمات کلیدی: راه ابریشم . تجارت . بازار . کشورهای اسلامی . ایران . اقتصاد . فرهنگ

Revival of Silk Road and its Role in Islamic Financial Markets Development (Tehran to Mashhad way)

Maryam.Salmanian
MA student in tourism planning (Azad university of Garmsar)- MA in Semnan "cultural heritage, handicraft and tourism organization"
Mohammad Reza. Zandmoqaddam
Master of Semnan Azad university- PhD in geomorphology
maryamsalmanian@yahoo.com

Abstract

Road is the primary and most natural way of relation between human beings that without it social and economic movement and evolution is not possible. Primitives developed narrow and tortuous paths by marking mountains and rocks and trees that by development and appearance of cities, changed urban life considerably.

By transition of societies and passing pre-historical era, roads also developed and completed consistent with improvement and efficiency of other social institutes. Meanwhile some people explore east and west looking for new ways for better living and gained common achievements which became the base of peaceful relationship between human beings and human with nature over the centuries. These led to appearance of long and important roads and it became so plain that famous roads such as Silk Road created.

Exchanges performed along Silk Road were mainly economical and were related to agricultural, industrial, handicrafts and mining merchandises. But dealings of different nations didn't confine just to this specific domain, but cultural, social and political exchanges were also consequences of traveling in this long and continuous road which should not be overlooked.

Network roads of Tehran-Mashhad path and its coincidence with Silk Road as one of the oldest world roads are one of the valuable appeals of this region. In this paper this road is studied from pre-historical era to some last centuries and business exchanges and its economical, social and cultural relationships are discussed. Also some recommendations are represented in order to revival of Silk Road and its impact on attraction of tourists so that national and local authorities can utilize them in order to achieve high gains resulting from tourism and creating job opportunities and development and improvement of understanding and business of Islamic countries.

Keywords: Silk Road, business, market, Islamic countries, Iran, economy, culture

۱ مقدمه

پیشینیان شبکه ی پیچیده ایی از بزرگراهها وآبراهه ها ساخته بودند که در حمل و نقل کالا اهمییت بسیار داشت . به مرور این راه ها برای گسترش امپراطوریها نیز مورد استفاده قرار گرفت. این شبکه بزرگراهها آن قدر خوب ساخته شده بود که بسیاری از این مسیرها تا امروز نیز باقی مانده است . راه ابریشم از مهمترین راههای بازرگانی در تاریخ بشر، در سراسر آسیا بوده است و از این طریق شبکه ایی از راههای فرعی و بزرگراهها، شهرها، شهرکها ارتباط مردم این قاره را با قاره اروپا بر قرار می کرده است .

جاده ابریشم با توجه به پیشینه تاریخی خود، دارای مقوله اقتصادی – فرهنگی بوده است . امروزه با گسترش راه ها ، ارتباطات و صنعت حمل و نقل، نقش اقتصادی آن افزون گشته است، از این رو لزوم نگرشی نو در این مقوله را جدی می نماید .

رشد و پیشرفت های موجود در فرآیند جهانی شدن اقتصاد و رویکرد روز افزون کشورها در چند دهه اخیر ، شاهد پدیده منطقه گرایی بوده و گرایشهای تجاری منطقه ای نقش و جایگاه ویژه ای یافته است. ایجاد گروههای تجاری منطقه ای به منظور حفظ منافع مشترک کشورهای واقع در هر منطقه شدت گرفته است. اصولاً ترتیبات تجاری منطقه ای موثرترین راه برای گشودن تدریجی اقتصاد های ملی و ادغام آنها در اقتصاد جهانی در شرایط رقابتی کنونی است. در این شرایط تصمیم گیری راجع به سیاست ها در روابط خارجی برای کشورهای اسلامی نیز اهمیت زیادی دارد.

در این مقاله سعی شده است با طرح این موضوع که کشورهای اسلامی ضمن تشکیل بازارهای منطقه ای با توسعه روابط تجاری درون گروهی به توسعه تجاری و اقتصادی در عرصه ی جهانی نیز دست پیدا کرده و امکان اثر بخشی نقش راه های ارتباطی مخصوصاً جاده مهم و قدیمی ابریشم ترتیبات تجاری بین کشورهای اسلامی بررسی شود تا بتوان از سرمایه های موجود در این زمینه بهره جست، به همین منظور برای دستیابی به قیاسی تطبیقی میان مصادیق عنوان شده مسیر تهران - مشهد انتخاب ، تا مقدمات مطالعه و تحلیل فراهم آید.

مهمترین اهداف مورد نظر این مقاله را می توان در موارد زیر خلاصه نمود:

الف) شناخت صحیح و کافی از وضعیت موجود جاده ابریشم به منظور نیل به ارائه راهکارهای صحیح و کارآمد در زمینه احیاء ، رونق و توانمند سازی آن .

ب) استفاده مستمر کاروانهای تجاری، ترانزیتی، مذهبی از شرق به غرب ایران و بالعکس.

ج) عدم وجود تحقیقات و پژوهش های کافی به منظور شناسایی وضعیت گذشته و حال و بهره برداری بهینه از منابع و سرمایه های موجود در جهت توسعه تجارت کشورهای اسلامی همجوار.

۲ پیشینه تاریخی جاده ابریشم

جادهٔ ابریشم یا راه ابریشم، راهی کاروان رو که از دوران باستان در دو قارهٔ آسیا و اروپا از چین تا مدیترانه، مورد بهره برداری تجارتی، زیارتی و سیاحتی بوده است. نام جادهٔ ابریشم را اولین بار فردیناند فون ریشتهوفن (۱۸۳۳ـ۱۹۰۵)، جغرافیدان آلمانی، در میانهٔ قرن نوزدهم به کار برد[1]. ظاهراً سبب این نامگذاری، تجارت ابریشم به عنوان معروف ترین، سبک ترین و گرانبهاترین کالایی بوده که طی دهها قرن از طریق این جاده از چین به غرب می رفته است.[2] مسیر اصلی این راه بین ۳۰˚ و ۴۰˚ عرض شمالی و ۱۰˚ تا ۱۱۰˚ طول شرقی امتداد داشته است. راههای فرعی دیگری نیز از هند و جنوب ایران به آن می پیوسته که به دلیل اهمیت نوع کالاهایی که در آنها حمل می شده، نامهای دیگری، مثل "راه ادویه"، به آنها داده شده است. این راهها نیز تا ۲۰˚ عرض شمالی امتداد می یافتند .

جاده ابریشم ، آسیا را از طریق خشکی طی میکرد که طول راههای آن بالغ بر ۸۰۰۰ کیلومتر بود این جاده از مشرق، شهر چانگ ـ آن، شیآن امروز، پایتخت باستانی چین آغاز می شد و به سوی شمال غربی در طول

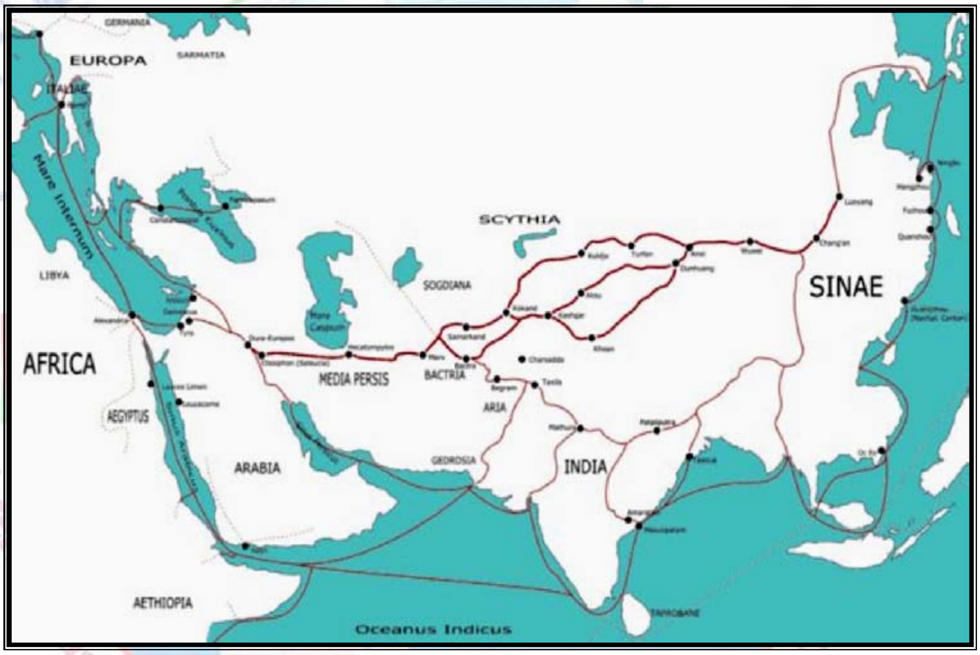
---

[1]- *فرانک و براونستون، ص ۱۲، ۳۳۳.*

[2]- *فرانک و براونستون، ص ۱۳؛ باستانی پاریزی، ص ۱۹۹ـ۲۰۰*

دیوار بزرگ چین ادامه می یافت سپس به دو شاخه تقسیم شده و از حاشیه صحرای تاکلاماکان عبور کرده ، و با عبور از چندین گردنه مرتفع از قله های پر برف کوههای پامیر می گذشت سپس از سرزمینهای بلخ افغانستان که از غرب به سوی فلات ایران کشیده می شد، از شهرهای سمرقند و بخارا می گذشت و از آنجا به مرو می رسید .[۳]

شعبهٔ دیگری از راه به سوی شمال می پیچید و به کرانهٔ شرقی دریای خزر متصل می شد. سپس با قطع عرض دریای خزر، به باکو می رفت و در امتداد درهٔ رود ارس ادامه می یافت و با گذشتن از جنوب شرقی دریای سیاه به قسطنطنیه (استانبول) می رسید. راه دیگری نیز به سوی شمال غربی می رفت و از شمال دریای خزر می گذشت تا به کرانهٔ شمالی دریای سیاه برسد .[۴] امتداد جاده از بلخ به طرف مرو و ناحیهٔ جنوبی دریای خزر می آمد، شهرهای طوس و صد دروازه هکاتومپیلیس، پایتخت اشکانیان، نزدیک دامغان امروزی را پشت سر می گذاشت، سپس به ری می رسید و به سوی اکباتان همدان کنونی امتداد می یافت و با قطع رشته کوه زاگرس به طرف بین النهرین و انطاکیه می رفت [۵] .



شکل شماره ۱- مسیر های اصلی و فرعی جاده ابریشم

۳ جاده خراسان – مسیر تهران مشهد

معروفترین قسمت جاده ابریشم جاده خراسان بود . این جاده از دروازه خراسان نیز شاهراه خراسان شروع می شد و از ایران عبور کرده و از طریق ماوراءالنهر تا مرزهای چین امتداد می یافت[6].جاده بزرگ خراسان از معروف ترین شاهراه های بغداد نیز بحساب می آمد ، که به طرف شرق می رفت و مرکز را به شهرهای ماوراءالنهر در حدود چین متصل می ساخت.

لسترنج در این باره نوشته است:

---

[3]- فرانک و براونستون، ص ۳۷ـ ۳۸

[4]- (همان، ص ۴۱) .

[5]- همان، ص ۴۱ـ۴۲؛ پیرنیا و افسر، ص ۸۴، نقشه

[6] - سرزمین های خلافت شرقی، لسترنج، ترجمه محمود عرفان، تهران، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ چهارم، ۱۳۷۳ ش، ص ۹۲ .

"این جاده از دروازه خراسان در خاور بغداد شروع می شد و از صحرا گذشته از پل های مستحکمی که بر روی رودخانه ها ساخته بودند عبور می کرد تا به "حلوان" می رسید و در این جا به ایالت جبال وارد می شد و پس از عبور از یک سربالایی تند به کرمانشاه مرکز کردستان می رسید و ایالت جبال را با خطی مورب درنوردیده به سمت شمال خاوری می رفت و از همدان نیز می گذشت تا به ری می رسید. پس از عبور از ری به سمت خاور متوجه می شد و از قومس عبور نموده کوه های طبرستان را در سمت چپ و کویر لوت را در جنوب خود می گذاشت تا نزدیک بسطام به ایالت خراسان وارد می گردید"[۷].



شکل شماره ۲- مسیر تهران – مشهد . جاده خراسان

به موازات این جاده در این مسیر در فواصل تقریبا سفر یک روزه در حدود ۳۵ کیلومتری منازل، کاروانسراهای معروف به ایوان و رباط وجود داشتند که مسافران می توانستند در آن ها به تهیه زاد و توشه و نیز داد و ستد بپردازند و مال التجاره خود را تخلیه کنند .

برای تشخیص مسیر، گنبدهایی بر سر راه ایجاد کرده بودند که در هوای طوفانی و زمستان های برفی بهترین راهنما بودند. هوای ناملایم، رفت و آمد جاده ها را تهدید می کرد. گاهی پل ها خراب می شدند و برای گذشتن از رودخانه ها هم، مخصوصا در ایام بهار که آب آن ها زیاد می شد، باید از گدار آن استفاده می کردند. تاسیس کاروانسرا و تعمیر پل ها از وظایف حکومت شمرده می شد، و با ورود اسلام به ایران برای تاسیس آن ها افراد خیری پیش قدم می شدند و گاهی نیز حکام به این کار مبادرت می ورزیدند. اردوکشی های نظامی و هجوم قبایل و نا امنی این مسیر از مخاطرات جدی حمل و نقل در تاریخ بودند.(حمله ترکها – مغولان – افغانها و....) برطرف کردن این مخاطرات بستگی به فعالیت گسترده حکومت داشت.

[7] - *جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی، گای لسترینج، مترجم محمود عرفان ص ۱۰ ـ ۱۱ .*

وسایل عمومی حمل و نقل کاروان ها، اشتران بودند و الاغی بازنگی برگردن در جلو کاروان راه می سپرد. در فصل زمستان جاده را با قاطرها باز می کردند و یا در مقابل برف پناهگاه هایی می ساختند. از این رو بر اساس شرایط جاده و زمین، فاصله منازل از یکدیگر ساخته می شد .ساخت بناهای با ارزش تاریخی توسط حکام و متمولین در طول جاده خراسان از جمله پیامدهای این مسیر است .قرار گیری مشهد امام هشتم در مرز شرقی ایران رونق تردد این مسیر را دو چندان نمود ، که هم از لحاظ زیارت و هم استمرار استفاده از این مسیر را باعث شده است .که این خود عامل پابر جا بودن مسیر هزار کیلومتری آن است.

شرایط سفر در ایران با کاروانی بود و کاروانسراهایی، و این از ویژگی های اصلی تجارت ایرانیان محسوب می شد. گاهی معامله پایاپای (تهاتری) نیز صورت می گرفت، یعنی کالاها را با کالاهای دیگر معاوضه می کردند و یا این که در جاهایی به فروش می رساندند .تمامی اجناسی که به نواحی دیگر منتقل می شد کل محصولات یک منطقه یا شهر خاصی نبود. میزان قابل توجهی از آن، در منطقه و یا در حومه مصرف می شد. از این رو مطالب جغرافی نگاران را در مورد فرق بین اجناس و کالاهای تجاری دیگر را باید جدی تلقی کرده و آن را نادیده نگرفت .

در میان محصولات می توان از انواع پارچه های شرق و شمال ایران یعنی خراسان، خوارزم و منطقه اطراف ری و قم یاد کرد. ابریشم و محصولات ابریشمی و نیز قالی از شهرهای جاده ابریشم همچون سمرقند، مرو، نیشاپور و از ری و یزد - مراکز عمده پارچه های پنبه ای - وارد می شد. محصولاتی از این نوع به خصوص ابریشم نه تنها به سرزمین های غرب آسیا ، بلکه به اروپا نیز صادر می گشت.

صابون به خصوص در بلخ وارجان به عمل می آمد و عطر در فارس و آذربایجان، زعفران در غرب و شمال ایران (همدان، قم، طبرستان). و نیل، بخشی در هند و بخش دیگری در مصر تولید می شد. افزون بر این، ایران مواد خوراکی خلافت هم چون روغن کنجد، روغن حیوانی، عسل، میوه های تر و خشک نظیر خرما (کرمان) کشمش و شکر (خوزستان) و ادویه را تدارک می دید. باید از گوسفند رمه و غله هم صحبت کرد. از ایران مقدار زیادی ماهی خشک به خصوص از نوع سگ ماهی دریای مازندران و آرال و دریاچه وان و نیز ماهی خلیج فارس صادر می شد .

از میان حیوانات سواری و باری، شتر در درجه اول اهمیت بوده و شتر بلخی شهرتی بسزا داشته و تعداد زیادی از آن ها را در سرزمین های شرق خلافت پرورش می دادند و از آن جا به نواحی دیگر صادر می کردند. نقره بیشتر طلا و جواهرات را به طور محلی استفاده می کردند و مواد خام آن را صادر نمی کردند. از سایر فلزات برای ظروف خانگی (کتری مسی و غیره) و یا کارخانه های اسلحه سازی محلی استفاده می نمودند. از چوب جنگل های شمال ایران و بعضی از مناطق کوهستانی برای ساخت خانه و یا اشیای چوبی بهره می گرفتند. نشادر از ماوراءالنهر می آمد و نفت که هنوز ارزش سوختی آن کشف نشده بود، در باکو و یا شمال عراق برای کارهای پزشکی و دارویی استخراج می شد. از برف و یخ نیز نباید غافل ماند، مقدار زیادی برف از کوه های ایران به بغداد حمل و تا تابستان در یخچال ها نگه داری می شد و از آن در خانه های ثروتمندان و یا خلفا برای خوردن استفاده می شد .

بازارهای بزرگ، اصفهان، نیشابور و هرات در حیات اقتصادی اهمیت زیادی داشتند. از هند، پارچه های پنبه ای، دستمال و حوله، ابریشم و کنف، نیل برای رنگرزی، گندم، جو، ارزن و نخود وارد می شد. هند در قبال این محصولات، برده (از سرزمین های شمالی)، اسلحه و جوشن دریافت می کرد . از چین، ابریشم و ظروف چینی وارد می شد. مسلمانان پس از پیروزی بر چینی ها در سال ۱۳۳ه ، در نزدیکی سمرقند موفق به تولید کاغذ

گردیدند. از این رو تولید این محصول به مدت چند قرن در بخش های شمال شرقی متمرکز شده بود. مسکوکات نقره ای در موازات راه های تجاری این منطقه تا اسکاندیناوی و انگلیس کشف شده است. ترکان را نه فقط در سپاهی گری بلکه به دلیل زیبایی و سربه راهی، در امورخانه به کار می گرفتند.

بنابراین، تجارت سرزمین های شرقی خلافت زیربنای محکمی برای ارتقای سطح زندگی بود و در حیات اقتصادی، سیاسی جوامع مختلف و حکومت های آن عاملی عمده به شمار می آمد. بازرگانان سرزمین های مختلف در بازارهای هدف با یکدیگر ملاقات کرده و به داد و ستد کالا می پرداختند و دانش و تجارب خود را به یکدیگر منتقل می نمودند. از این مسایل پیداست که در آن روزگاران، خاورمیانه امپراتوری محوری جهان برشمرده می شده، نه چین که خود را " امپراتوری محوری " می پنداشت و یا حتی بیزانس و اروپای غربی که چندان به حساب نمی آمدند. تنها جغرافی نگاران مسلمان بودند که شناخت منطقی و مطلوبی از تمامی تمدن های جهان داشتند، چون مسلمانان همسایگان تمامی آن ها - اروپای غربی و شرقی، آفریقای سیاه، هند و اندونزی، چین و آسیای مرکزی - بودند.

۴ دلایل اهمیت جاده ترانزیتی خراسان در حال حاضر

قسمت اعظم جاده خراسان، مسیر ری تا خراسان می باشد که به دلایل ذیل مورد توجه قرار گرفته است :

جاده های تزانزیتی و مهم در این مسیر همچنان بر روی پایه های جاده قدیم ساخته شده است .

پر تردد ترین جاده کشور از لحاظ حمل و نقل و مسافر است .

جاده در دامنه جنوبی رشته کوههای البرز قرار گرفته و دارای حداقل پیچ و خم است .

مسیر تهران تا مشهد عموما" جاده ای کفی تلقی شده و کوتاهترین و سهل ترین مسیر است .

وجود بیش از ده ها کاروانسرا – انوشیروانی تا قاجار در طول این مسیر .

وجود شهرها و روستاهای پر رونق در طول این جاده .

مسیر تهران- مشهد مهمترین مسیر ارتباطی غرب و مرکز به شرق و شمال شرق است.

این مسیر جزء جاده ی زیارتی است که سالانه میلیون ها زائر از آن عبور می کنند.

۵ جایگاه راهبردی ایران در مسیر جاده ابریشم به منظور توسعه تجارت کشورهای اسلامی

ایران، ازجمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره مند بوده و با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می تواند از این مزایای در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. ایران با 15 کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی ارتباط دارد و درعین حال نیز به نوبه خود می تواند به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها و سایر مناطق جهان ایفای نقش نماید.

از طرف دیگر این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده و از درآمدهای زیادی نیز برخوردارند که این عامل نیز به نوبه خود علاوه بر دراختیارداشتن منابع وثروتهای ملی خدادادی می تواند به عنوان عامل توسعه تجارت و بازارهای هدف درمنطقه باشد.

ارتباط کشورهای آسیای میانه با خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی از طریق ایران بسیار مقرون به صرفه است به نحوی که بسیاری از این کشورها به دنبال آن هستند تا چنین روابطی را از طریق ایران برقرار نمایند. موقعیت خاص راهبردی وترانزیتی کشور ما ایران ،

مخصوصاً مسیر هزار کیلومتری تهران – مشهد، که می تواند فرصتها و مزیت های زیادی را برای بازارهای اسلامی داشته باشد . البته بهره برداری درست و به موقع از این فرصتها و همچنین انجام سرمایه گذاری لازم و تبلیغات گستردهٔ همزمان می تواند دربهره برداری اثربخش از موقعیت جغرافیائی و منحصر به فرد این مسیر موثر باشد، لذا نحوه بهره برداری از این مزیتها و فرصتها و برقراری ارتباط حمل و نقلی با کشورهای هدف می تواند نقش برجسته ای در تسهیل تجارت میان آسیا و کشورهای منطقه و توسعه تجارت ایفا نماید.

راه ترانزیتی جاده ابریشم از جایگاه تاریخی برخوردار است که با تحولات سیاسی استراتژیک سال های اخیر از ارزش بیشتری برخوردارشده است.کشور حوزه تمدن جاده ی ابریشم عبارتند از : کشورهای قزاقستان ، ازبکستان ، تاجیکستان ، قرقیزستان ، ازبکستان ، ترکمنستان ، افغانستان ، شمال باختری هندوستان ، پاکستان ، ایران ، عراق ، ترکیه ، سوریه ، لبنان ، قبرس ، جنوبی ترین بخش روسیه در میانه استراخان در شمال دریای خزر تا جنوب اکراین ، آذربایجان ، ارمنستان و گرجستان.

برای سهولت ادغام در نظام جدید تجارت بین‌الملل و استفاده از مزایای این نظام در خصوص دسترسی به بازارهای هدف، لزوم تشکل های منطقه ای ضروری است . به این منظور سازمان کنفرانس اسلامی که هم به لحاظ سیاسی و هم از نظر اقتصادی دارای اهمیت ویژه‌ای است گام‌های مفید و مهمی در جهت افزایش همکاری‌های اقتصادی و تجاری در بین اعضا برداشته است ولی علیرغم قدمت نسبی و تعداد اعضا هنوز نتایج مورد انتظار در خصوص افزایش تجارت و همکاری‌های اقتصادی حاصل نشده است .

گروه هشت کشورهای مسلمان درحال توسعه یکی دیگر از این تشکل های منطقه ای به شمار می رود که اندونزی، ایران، بنگلادش، پاکستان، ترکیه، مالزی، مصر و نیجریه در آن عضویت دارند، از جمله پیمان‌های منطقه‌ای است که به منظور ایجاد روابط مستحکم اقتصادی بین کشورهای در حال توسعه اسلامی و تقویت نفوذ این کشورها در بازارهای مشترک جهان اسلام و برقراری گفت‌وگو با هفت کشور صنعتی تشکیل گردیده است .

طبق تقسیم‌بندی بانک جهانی در گزارش‌های توسعه جهانی، می‌توان این کشورها را بر اساس شاخص‌های عمده اقتصادشان در سه گروه جای داد:

-کشورهای صادرکننده نفت که شامل سه کشور اندونزی، ایران و نیجریه می‌شود.

-کشورهای با درآمد متوسط که چهار کشور پاکستان، ترکیه، مالزی و مصر را شامل می‌شود.

-کشورهای کمتر توسعه یافته که در میان این ۸ کشور تنها کشور بنگلادش در این گروه قرار می‌گیرد.

با نگاهی به ترکیب تولید ناخالص داخلی این کشورها می‌توان به ساختار تولید و سهم بخش‌ها در اقتصاد این کشورها پی‌برد.

بی‌تردید یکی از راه‌های افزایش همکاری‌ها در این سازمان، ایجاد بازار مشترک اسلامی است و برای رسیدن به این هدف و ایجاد زمینه و بستر مناسب برای فعالیت موثر و کارای این بازار، استفاده از تشکیلاتی چون گروه هشت کشور اسلامی مفید است و می‌توان از پیوند دادن ترتیبات تجاری و اقتصادی زیر گروه‌های کشورهای اسلامی با یکدیگر چون اکو، شورای همکاری خلیج فارس و گروه هشت کشور اسلامی در این ارتباط سود فراوان برد و از تجربیات آنان استفاده کرد.

در سال ۱۹۹۳ کشورهای اتحادیه اروپا در کنفرانس حمل و نقل اروپا- آسیا کریدورهای ترانزیتی ریلی و ترکیبی که قاره اروپا و آسیا را به هم پیوند می دهد تعیین کردند. در این اجلاس، در زمینه کریدورهای ترکیبی ۱۰ کریدور تعریف شد که ۲ کریدور مهم یکی کریدور غرب- شرق، ارتباط تجاری -ترانزیتی اروپا با آسیای

مرکزی را (که بعدها به تراسکا معروف شد) هدف گرفته و کریدور شمال- جنوب، ارتباط کشورهای شمال (شامل اروپا و اسکاندیناوی) و جنوب (شامل جنوب روسیه) را نظر داشت که کریدور اخیر به طور مستقیم و غیرمستقیم با موقعیت ترانزیتی ایران مرتبط است .

دالان ترابری اروپا- قفقاز- آسیا برنامه بین المللی اتحادیه اروپاست .این برنامه را "سازمان کمکهای فنی کشورهای مشترک المنافع" اجرا می کند. در مه ۱۹۹۳ همایشی با حضور شرکتهای عضو اتحادیه اروپا، کشورهای آسیای مرکزی (قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، تاجیکستان و قرقیزستان) و کشورهای جنوب قفقاز (گرجستان، آذربایجان و ارمنستان) در بروکسل برگزار شد. این دالان با گذر از دریای سیاه، قفقاز، دریای خزر، و آسیای مرکزی، اروپا را به آسیا و خاور دور می پیوندد. هزینه برنامه را اتحادیه اروپا تأمین کند. سرمایه گذاران اصلی، "بانک اروپایی بازسازی و توسعه(EBRD) " و "بانک جهانی" بودند. پس از آن "بانک توسعه اسلامی" و "بانک توسعه آسیایی " هم بدان پیوستند.

هدف عمده، رشد پیوندهای حمل و نقل بین کشورهای منطقه است. ضمن اینکه با استفاده از این مسیر هزینه حمل و نقل از کشورهای خلیج فارس و منطقه اقیانوس هند به شمال اروپا تا حد زیادی کاهش پیدا می کند. زیرا برای انتقال کالا از حوزه اقیانوس هند و خلیج فارس به اروپای شمالی و مرکزی باید از تنگه های باب المندب و کانال سوئز گذشت و به دریای مدیترانه راه یافت. برای رسیدن به کشورهای حوزه دریای سیاه نیز باید از دریای مدیترانه به سوی شمال با گذر از دو تنگه داردانل و بسفر نیز عبور کرد. برای رسیدن به کشورهای اروپای شمالی (اروپای ساحلی) نیز باید در جهت غرب از دریای مدیترانه از تنگه جبل الطارق گذشت و سپس به اروپای شمالی دسترسی پیدا کرد. همه این مسیرها دارای عوارض مالیاتی و دیگر هزینه ها از جمله افزایش اجاره به خاطر طولانی شدن مسیر و هزینه حمل و نقل خواهد شد. در صورتی که در مسیر قدیمی جاده ابریشم ، پس از بارگیری کامیون در کشور مبدا و حمل آن ، در ایران با استفاده از شبکه راههای مطمئن و امن، با عبور از جاده بزرگ خراسان به غرب ایران و از آنجا به هر یک از کشورهای اروپایی می توان دسترسی پیدا کرد. شبکه گسترده حمل و نقل ریلی نیز در دسترس قرار دارد .

این مسیر به کشورهای شرق آسیا مخصوصاً مالزی ، سنگاپور ، چین و.....این امکان را می دهد تا محصولات خود را از طریق راه ابریشم به ایران و اروپا بدون وابستگی به مسیر طولانی دریایی حمل کنند. با احیاء این مسیر شرکتهای حمل و نقل نیز فرصت خوبی برای کسب درآمد بیشتر به دست می آورند. همچنین با نگاهی عمیق تر به احیاء این جاده و گسترش ارتباط حمل و نقل می توان عنوان نمود که زمانی که کالایی درمنطقه ای تولیدمی شودودرآن منطقه مازادعرضه وجوددارد، آن کالا به منطقه ای جا به جا می شودکه تقاضای کافی برای مصرف آن وجود داشته باشد. از اینرو برای این جابجایی لازم است خدماتی صورت پذیرد. هنگامی که کالا به مکان مورد نظرجهت مصرف برسد، خدمات انتقال آن به ارزش افزودۀکالا اضافه می شود، به نحوی که گویی کالا درهمان مکان تولید شده است. بنابراین از یک سو هزینه های تولید کالا وازسوی دیگر خدمات جابجایی آن به نقطۀ مصرف، جزءتولیدکالا در نقطۀ مصرف به شمار می رود. درسیستم حسابهای ملی، حمل ونقل در ردۀ خدمات وفعالیتهای کارگاهی طبقه بندی گردیده است. ازاینرو فقط خدمات مستقیم حمل و نقل درحساب بخش حمل ونقل منظور می گردد و سایرفعالیتهای مرتبط با این بخش در دیگر بخشهای اقتصادی منظور می گردد.

بنابراین در ارتباط باخدمات حمل ونقل با چندین طبقه مواجه ایم: یک دسته عبارت ازخدمات مستقیم حمل و نقل می باشدکه مستقیماً در ارتباط باجابجایی کالا و مسافرتولید می شوند. دسته ای دیگر مشتمل بر فعالیتهای ساختمانی مرتبط با حمل ونقل می باشد که عبارتند از: احداث، توسعهٔ بهسازی شبکه یا زیربناهای حمل ونقل مانند جاده، راه آهن، بندر، فرودگاه وخطوط لوله، فعالیتهای مرتبط باحمل ونقل نیزمشتمل برصنایع خودروسازی، ماشین آلات وتجهیزات، شیشه، آهن و...می باشند.

۶ مزیت احیاء جاده ابریشم در و توسعه اقتصاد تجارت بازارهای اسلامی در مسیر تهران- مشهد

- بهره گیری از موقعیت ویژه جغرافیایی و امکان ترانزیت کالا، مسافر و مبادله انرژی .
- نزدیک بودن کشورهای این مسیر به یکدیگر عامل موثر و مهمی در تشکیل بازار مشترک اقتصادی است که احیاء جاده قدیم ابریشم می تواند گامی نو در برقراری ارتباطات تجاری کشورهای اسلامی باشد . ضمن اینکه کشورهای منطقه می توانند کالاهای خود را با سرعتی بیشتر نسبت به مسیر دریایی به اروپا حمل کنند.
- توسعه بازار مشترک اسلامی می‌تواند کشورهایی که در محدوده ی جاده ابریشم هستند را از فشارهای ناشی از محدودیت خارج سازد .
- با توجه به اینکه کشورهای این حوزه از توسعه یافتگی جهانی برخوردار نیستند لزوم ارتباط تجاری بین این کشورها ضروری بنظر می رسد .
- مشارکت وهمگرایی بین کشورهای اسلامی مخصوصاً کشورهای این حوزه باعث همگرایی و توسعه تجارت اقتصادی در نزد کشورهای اسلامی می شود .
- تاسیس بازار مشترک اسلامی ایجاد زمینه‌ای برای تجارت کالاهای کشاورزی در نزد کشورهای‌اسلامی است .تجارت درون گروهی در بین کشورهای اسلامی و خرید و فروش کالاهای کشاورزی آغاز و به مرور زمان به بخش‌های دیگر نیز تسری می یابد .
- کشورهای اسلامی با تشکیل تیم‌های تحقیقاتی بایستی کالاهای کشاورزی را شناسایی و با رعایت استانداردهای بین‌المللی، بازار مشترک اقتصادی را هویت بخشند .
- همکاری بین روشنفکران جوامع اسلامی و بخش خصوصی این جوامع می‌تواند همگرایی بین کشورهای اسلامی ایجاد کند و در اکثر کشورهای اسلامی بازار مشترک اسلامی شکل گیرد .
- مباحث بازار مشترک اسلامی باید ابتدا بصورت مبادلات غیر کالایی صورت گیرد و بطور عمده بر محور همکاری بین کشورهای اسلامی در زمینه مبادلات خدمات فنی تاکید شود.
- احیاء جاده ابریشم و ایجاد بازارهای مشترک اسلامی موجب ثبات منطقه و تحکیم روابط بین کشورها و ملت های منطقه است .
- تداوم عضویت در سازمانهای منطقه ای همچون اکو، هشت کشور مسلمان D8، سازمان کنفرانس اسلامی، ترتیبات تجاری بین کشورهای در حال توسعه GSTP و ... و نیز امکان امضای قراردادهای تجارت آزاد و قرارداد ترجیحات تعرفه ای با برخی از کشورها.
- رشد پیوندهای حمل و نقل بین کشورهای منطقه و کاهش هزینه حمل و نقل در مسیر از دیگر شبکه های حمل و نقل است و کالاها به سهولت و با امنیت بیشتری در آن حمل می شود.
- افزایش درآمدهای ارزی وارتقای موقعیت راهبردی درمنطقه.

- با توجه به استعدادهای بالقوه در مسیر جاده ۱۰۰۰کیلو متری تهران – مشهد . احیاء جاده ابریشم موجب رونق اقتصادی زمینه اشتغال در این منطقه شده و بعنوان پیش زمینه ای برای ایجاد اشتغال و نقش موثری و مفیدی در کاهش معضل بیکاری در جامعه می توان ایفاء نماید.
- احیاء جاده ابریشم و اتصال کشورهای منطقه و عبور از ایران موجب رونق سفرهای تفریحی و زیارتی می شود همچنین صنعت توریسم را در کشور رونق خواهد بخشید.
- افزایش سفر توریست های خارجی به ایران و تاثیر آن بر قدرت دیپلماسی کشور.
- زمینه سازی جهت افزایش قدرت اقتصاد ایران و تاثیر آن بر دیپلماسی خارجی.
- توسعه مناطق کویری و استانهای شرقی.
- احیاء جاده ابریشم ملل زیادی را به یکدیگر پیوند خواهد داد، زیرا این مسیر با بهره گیری از توانهای محیطی ، طبیعی و تاریخی می تواند زمینه ارتباط اقوام کهن مانند چینی ها، هندی ها، اعراب، ایرانی ها، ارمنی ها، ترکها، اسلاوها و دیگر ملل و ادیان از جمله : هندو ، بودایی، مسلمان و مسیحی باشد . احیای جاده ابریشم به مبادله کالا و مسافر، تبادل فکر و اندیشه نیز کمک شایان می نماید.

۷ موانع و مشکلات احیاء جاده ابریشم در اقتصاد و توسعه تجارت بازارهای اسلامی

- توسعه نیافتگی تاسیسات زیربنایی کشورهای اسلامی ازعمده معضلات پیش روی بازار مشترک اسلامی به شمار می رود و تجارت را در بین آنان با مشکلاتی مواجه می‌سازد .
- گسترش بازار نیازمند پیش شرط هایی از جمله همکاری، مشارکت و مهم‌تر از آن، عزم کشورهای اسلامی می باشد که تا کنون به دلیل موانع متعدد اجتماعی، سیاسی ، اقتصادی و ....میسر نشده است.
- وجود مذاهب متفاوت در کشورهای اسلامی و تناسب برداشت‌ها و ویژگی‌های فرهنگی این جوامع از دیگر موانع پیش روی تشکیل بازار مشترک اسلامی است.
- مشکلات اساسی در ترانزیت ایران که ناشی از سوء مدیریت، کمبود بودجه و نبود برنامه ریزی میان مدت و دراز مدت برای گسترش و توسعه راه های کشوراست.
- عدم شناخت وضعیت موجود بخش حمل ونقل کشور و ارایه توصیه‌های کوتاه مدت برای اصلاحات ساختاری، سازمانی و مدیریتی و ارایه برنامه زمان‌دار با اولویت‌بندی سرمایه‌گذاری در توسعه زیر ساخت‌های حمل ونقل کشور شامل جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی طی ۲۰ سال آینده است.
- اعمال محدودیت ها، نا امنی های منطقه ای و بحرانهای مالی حاکم بر روابط اقتصادی و تجاری کشور
- ضعف ناوگان حمل ونقل در بخش باری و ترانزیتی.
- عقب‌ماندگی صنعت حمل و نقل و عدم توجه دولت به این مزیت.
- ناتوانی در جذب سرمایه‌گذاری خارجی و همچنین بی‌توجهی شرکت‌های حمل ونقل داخلی به سرمایه‌گذاری و بازاریابی.
- نرخ بالای سود بانکی.
- ناکارآمدی قوانین حاکم بر روابط شرکت‌ها و موسسات حمل و نقل و صاحبان کالا و بی‌اعتنایی به نظرات دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل در سیاستگذاری‌های این بخش.
- اتحاذ سیاستهای نادرست در تقویت شرکت‌های دولتی به عنوان رقیب قدرتمند بخش خصوصی و بی‌توجهی به نیازهای روز.

۸ نتیجه گیری

حضرت امام صادق علیه السلام می فرماید: "هر کس بخشی از راه عبور مسلمانان را تباه کند، ضامن آن است".

علاقه مفرط ایرانیان به امور بازرگانی ، موجب فراهم آوردن تسهیلات ، تاسیسات و امنیت برای راهها گردید. یکی از این راههای تجاری که اهمیت و گسترش آن مرهون تلاش پیشینیان است ، راه تجاری است که از شرق تا غرب ایران با بیش از هزاران کیلومتر کشیده شده بود این مسیر تنها از ری تا خراسان هزار کیلومتر می باشد .ایرانیان به منظور ایجاد رابطه تجاری بین شرق و غرب کوشیدند تا حدود ایران را تا بحر روم (مدیترانه) توسعه دهند . هخامنشیان به منظور تامین امنیت برای کشور های بزرگ و حفظ راههای تجاری و با سرکوب اقوام مهاجم که امنیت مرزها و راههای ایران را به خطر می انداختند ، بیشترین کوشش را مبذول داشته ، تا راهی که بعدها به نام ابریشم خوانده شد ، به بنادر مهم بازرگانی غرب وصل نماید و واسطه ارتباط با دنیای شرق و غرب محسوب گردند.

ارتباط مابین شرق و غرب در پیش از میلاد مسیح نیز با شکل گیری این جاده مسیر معینی پیدا کرد که واسطه تبادلات تجاری و فرهنگی متعددی بود . در عصر حاضر به دلیل تبادلات وسیع تجاری لزوم توجه به تجربیات گذشتگان و بهره گیری از آن امری اجتناب ناپذیر است . از اینرو می توان با احیاء جاده مهم ترانزیتی ابریشم و ادامه حرکت در مسیر تجربیات گذشتگان از صرف هزینه های گزاف دوری جست .

گسترش بازارهای این منطقه از ایران با تکیه بر محوریت جاده ابریشم نه تنها کشورهای منطقه را که اکثراً بر اقتصاد تک محصولی نفت متمرکز هستند، با زمینه های بیشتر اقتصادی آشنا می سازد، بلکه با بهره گیری از رابطه های مترقی و فرهنگی، اجتماعی کشورهای پیرامون، زمینه ساز استفاده از تجربیات متقابل می گردند. بازارهای ملی منطقه با تکیه بر شعائر و اصول اسلامی می توانند قطب مناسبی در جذب کشورهای مسلمان باشند و نه تنها شرق و غرب ایران را به یکدیگر متصل نمایند بلکه زمینه ای را فراهم آورند تا کشورهای جنوب و شمال نیز بتوانند از این ترانزیت مطمئن در مسیر شکوفایی اقتصادی خود بهره گیرند.

علاوه بر آن دست یافتن به چنین مسیر مطمئن می تواند ثبات سیاسی و اقتصادی را در منطقه فراهم آورد و زمینه را برای بهبود شرایط کمی و کیفی اشتغال مهیا سازد. درشرایطی که تغییرات اقلیمی وضعیت نامناسبی برای کشاورزی منطقه بوجود آورده است و اقتصاد مبتنی بر کشاورزی در مناطقی که روزگاری مستعد بودند (مانند سیستان و بلوچستان) افول کرده و منطقه را با فقر مواجه ساخته است . رویکرد از اقتصاد کشاورزی بر اقتصاد مبتنی بر تجارت و بازار می تواند به شکوفایی دوباره مناطق مذکور بیفزاید ، ضمن آنکه شکوفایی مسیر جاده ابریشم با قدمت و سابقه ی کهن خود به صنعت گران گردشگر کمک می کند تا در زمینه ی توریسم و گردشگر نیز بازارهای سالم ، پاک و پر درآمدی پیدا نمایند.

مراجع

ابن خردادبه ، مسالک و ممالک ، حسین قره چانلو، ۱۳۷۰.
بابازاده، محمد ،همکاران، تاثیر سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل بر رشد اقتصادی در ایران، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۵۰ ، بهار۸۸ ۱۳
باستانی پاریزی ، محمد ابراهیم ، اژدهای هفت سر، انتشارات بنگاه مطبوعاتی صفی علیشاه ، ج ۱ ، ۱۳۵۲.
بختیاری ، محمود ، "راههای باستانی توس به نیشابور و آثار تاریخی مجاور آنها"، اثر، ش ۳۳ـ۳۴(بهار و تابستان ۱۳۸۱)
پیرنیا، محمدکریم و کرامت اللّه افسر،" راه و رباط، تهران "۱۳۷۰ ، سازمان میراث فرهنگس کشور.
ثاقب ، حسن، علی زاهد طلبان، بررسی آثار تجاری انعقاد موافقت نامه نظام ترجیحات تجاری سازمان کنفرانس اسلامی ،فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۴۱ ، زمستان ۱۳۸۵.
صنایعی، علی، شناسایی پتانسیل های تجارت کالا بین کشورهای عضو OIC، تهران موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی ، ۱۳۸۱.
ضیایی بیگدلی، محمد تقی، و همکاران ، بررسی عوامل مؤثر بر تجارت درون‌صنعت کشورهای عضو سازمان کنفرانس اسلامی (OIC) فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی ، فصلنامه شماره ۳۳- زمستان ۱۳۸۳
فرانک ، آیری و براونستون دیوید ، جادهٔ ابریشم، ترجمهٔ محسن ثلاثی، تهران ۱۳۷۶ ش .
لسترینج ، گای ، محمود عرفان (مترجم) جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی ، نشر: علمی و فرهنگی ، اردیبهشت، ۱۳۸۷.
مظاهری ، علی ، جادهٔ ابریشم، ترجمهٔ ملک ناصر نوبان، تهران ۱۳۷۲ـ۱۳۷۳ .
معتکف ، فریده ، مقالات جاده ابریشم ، ۱۳۷۲.
ک ، پل استرلترن ، راه ای ابریشم و ادویه، اکتشاف از طریق زمین ، مترجم محمد جواد امیدوارنیا ، تهران، یونسکو ، دفتر نشر فرنگ اسامی ، ۱۳۷۶.